

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕХАНИЗМА УПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЕМ
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕГИОНА

© 2014

Д.В. Дорошкевич, кандидат экономических наук, доцент кафедры менеджмента и туризма
Национальный транспортный университет, Киев (Украина)

Аннотация: В статье исследуются теоретические вопросы совершенствования управления системой транспортного обслуживания регионов Украины. Выявлен ряд проблем развития автотранспортного комплекса регионов. Определены задачи, которые должна обеспечить современная система регионального управления автотранспортным комплексом.

Ключевые слова: логистические операции, транспортно-дорожный комплекс, транспортно-логистические центры, транспортная инфраструктура, система транспортного обслуживания региона, транспортно-информационное пространство.

Розвиток ринкових відносин в Україні привело до руйнування існуючої раніше галузевої системи керування автомобільним транспортом. Відмова від централізованого планування підсилила невизначеність відтворювальної сфери. Перетворення першого етапу ринкових реформ супроводжувалися спадом попиту на перевезення й зростанням цін на споживані транспортом ресурси, низкою інвестиційною й інноваційною активністю. Тому сучасному регіональному ринку транспортних послуг в умовах конкуренції під впливом попиту та пропозиції властивий характер саморегулювання. Величезний вплив на стан системи транспортного обслуговування регіону робить і зовнішнє середовище, що збільшує ступінь ризику прийняття управлінських рішень.

У зв'язку з важливістю ринкових перетворень на регіональному рівні необхідно розробити інструментарно-методичний апарат спрямований на необхідність удосконалювання системи керування транспортною галуззю, підвищення її конкурентоздатності, збалансованості, ефективності й безпеці. Транспортна інфраструктура від етапу модернізації повинна перейти до етапу розвитку, реалізації інноваційно-логістичної моделі економічного росту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання розвитку сучасної концепції логістики та розгляд різних аспектів її реалізації на практиці, достатньо широко розглянуті у зарубіжній та вітчизняній літературі. Науковими дослідженнями в області логістики займаються вітчизняні і зарубіжні учені такі як: Б. А. Анікін, М. І. Белявцев, О. Глогусь, М. П. Гордон, П. Друкер, М. А. Гаджінський, Є. В. Кальченко А.Г., Крикавський, Кизим А.А., Р. Р. Ларіна, М. М. Лепа, Л. Б. Міротіапп, Ю. М. Неруш, В. Є. Николаичук, М. А. Окландер, В. А. Панков.

Формулювання цілей статті. Метою статті є вдосконалювання механізму керування розвитком транспортної інфраструктури регіону.

Виклад основного матеріалу. Стійке функціонування економіки регіону пов'язане з раціональним розвитком у ньому виробничої й соціальної інфраструктури, що робить вплив на його інвестиційну привабливість, підтримку високого соціально-економічного статусу, ефективність виробництва і якість життя населення[1]. Тому вдосконалювання механізму керування розвитком інфраструктури є найважливішою умовою реалізації стратегії стійкого розвитку регіону.

Одним з полів (або «точок») економічного росту відповідно до сучасної теорії регіоналістики, що роблять істотний вплив на функціонування виробництва й соціальної сфери регіону, виступає транспортна інфраструктура.

Система транспортного обслуговування регіону (СТОР) є складовою частиною загальноукраїнської системи транспортного обслуговування. Регіональна економіка як економіка окремої території не може бути замкнута, ізольована границями, за межі яких вона не виходить. Переміщення населення, ресурсів, потоків вантажу з регі-

ону в регіон, інші міжрегіональні зв'язки «руйнують» границі регіональної економіки.

Вихід України на новий етап розвитку припускає зміну галузевого підходу на територіальний, більшою мірою який відповідає вимогам державного типу державного устрою й умовам роботи підприємств у ринковому середовищі. Регіонам у цей час передано рішення значної частини завдань по керуванню економікою й соціальною сферою. Недооцінка регіонального аспекту аналізу й регулювання економіки видає державну політику від дотримання балансу державних і територіальних інтересів. Саме від ефективності функціонування регіональних комплексів багато в чому залежить рівень добробуту суспільства в цілому.

Існує тісний взаємозв'язок між розвитком транспортної системи й просторовим розподілом економічної активності. При цьому надійна, що стійко розвивається транспортна система є інструментом, що здатний внести істотний вклад у зміну економічної й соціальної нерівності регіонів.

В умовах реформування економіки процесу функціонування транспортної діяльності властивий характер саморегулювання. Швидкоплинність економічних процесів і невизначеність зовнішнього середовища викликає необхідність контролю державних органів за діяльністю транспортного ринку. Цей контроль укладається в зіставленні тенденції розвитку транспортної системи й тенденції розвитку всієї соціально-економічної системи регіону й, як слідство, у коригувальному впливі на транспортну систему.

В умовах ринкової економіки державне регулювання припускає створення керуючих структур, розподіл між ними функцій і повноважень і визначення порядку їхньої взаємодії.

Державне регулювання транспортної діяльності повинне здійснюватися на державному й регіональному рівнях [2].

З огляду на вітчизняний і закордонний досвід, основними об'єктами державного регулювання можуть бути:

- система експлуатації транспортних засобів;
- система обслуговування клієнтури транспортних підприємств;
- безпека руху;
- вплив транспорту на екологічну обстановку.

У країнах з розвинутою ринковою економікою, де воля підприємництва розглядається як основний принцип функціонування транспортної діяльності, транспортні підприємства є об'єктом постійної уваги з боку держави, причому правомірність і необхідність такого положення визнана як транспортниками, так і суспільством [3].

Одним з найбільше «ринкових» секторів економіки є вантажні перевезення. Розвиток ринків товарів і послуг, дрібного й середнього бізнесу, розширення роздрібно торгівлі, фермерських господарств об'єктивно розширюють сферу застосування вантажного автомобільного транспорту.

Реалізація ринкових перетворень сприяла розукрупненню спеціалізованих автотранспортних підприємств й

істотному росту чисельності господарюючих суб'єктів.

На вітчизняному транспорті зберігається ряд проблем, які в умовах росту економіки України і її реструктуризації можуть сповільнити здійснення соціально-економічної політики держави.

Застосування логістики на транспорті, так само як і на виробництві або в торгівлі, перетворює контрагентів і конкуруючі сторони в партнерів, взаємодоповнюючих один одного в транспортному процесі. Чим вище рівень організованості логістичних посередників, тим вище ступінь інтеграції регіонального транспортного простору.

Потенціал сучасних логістичних послуг в Україні оцінюється приблизно в 15 млрд. дол., з них частка сектора перевезень й експедирування вантажів всіма видами транспорту становить 55%, сектора складських послуг - 13%, сектора послуг з інтеграції й керування ланцюгами поставок - 32%.

Логістична система регіону містить у собі наступні компоненти: транспортні підприємства, транспортні комунікації, що обслуговують ремонтні підприємства, оптові торговельні посередники, товарні біржі, банки, транспортно-складські комплекси, логістичні парки, транспортні вузли, термінали, вокзали, станції, порти, обчислювальні центри, підприємства зв'язку, інформаційні й телекомунікаційні системи, а також логістичні підрозділи підприємств й організацій зі своїми транспортними засобами й службами. В утвореному «транспортному просторі» постійно циркулюють матеріальні, інформаційні й фінансові потоки, що забезпечують функціонування регіональної соціально-економічної системи як єдиного цілого.

Регіональне транспортне обслуговування повинне являти собою транспортно-інформаційний простір, у якому діють транспортні засоби, обладнані сучасною телекомунікаційною технікою, що забезпечує постійний зв'язок з логістичними центрами. Інформація необхідна для реалізації функцій керування, планування й ефективного контролю транспортного процесу.

Сучасний стан транспортного комплексу регіону не повною мірою відповідає інноваційному соціально-економічному сценарію регіону. Не вирішений ряд системних завдань:

1. Регіональна нерівномірність розвитку транспортної інфраструктури.
2. Інфраструктурні обмеження росту.
3. Високе зношування основних фондів.
4. Низька частка участі приватного капіталу в інвестиційних проектах по розвитку транспортної інфраструктури.
5. Відсутність законодавчих актів, що стимулюють інноваційно-інвестиційні процеси.
6. Відсутність розробок пріоритетних напрямків розвитку науки, техніки й технології, переліку критичних технологій для економіки й соціальної сфери регіону.
7. Низький рівень функціонування системи інформування інноваційних інвесторів.

Саме на транспорті найбільше повно відбилися всі проблеми економічного й соціального розвитку нашого суспільства за останні роки. Вони носять державний, регіональний, галузевий, фінансово-економічний характер: гостро відчуваються проблеми несумлінної конкуренції, падіння попиту на послуги, недосконалість податкового законодавства.

З огляду на вищевикладене, можна зробити висновок про те, що розвиток транспортної системи регіону України обумовлено особливостями господарського комплексу, галузевою й територіальною структурою виробництва, місцем регіону в національному й міжнародному подолу праці, географічним положенням і рядом інших факторів.

Регіональна нерівномірність розвитку транспортної інфраструктури позначається на обмеженні розвитку єдиного економічного простору країни в цілому. Тому

перед підприємствами автомобільного транспорту виникає безліч принципів нових завдань, виконання яких неможливо без істотної зміни всієї системи керування автомобільним транспортом регіону.

У сформованих умовах автотранспортні підприємства мають потребу в нових сучасних моделях і методах керування, які забезпечили б їм ефективність, конкурентноздатність і стійке положення на ринку [4]. Сучасна система регіонального керування автотранспортним комплексом покликана забезпечити:

- створення економічних умов, що стимулюють прискорене відновлення рухливого складу всіх видів транспорту;
- підвищення доступності і якості послуг транспортного комплексу;
- випереджальний розвиток транспортної галузі в порівнянні з іншими галузями економіки регіону;
- реалізацію програмно-цільового підходу при плануванні й виконанні регіонального бюджету, посилення цільового характеру фінансування транспортних проєктів;
- баланс інтересів держави й регіону, бізнесу й громадських організацій у стійкому розвитку транспортно-го комплексу;
- поліпшення інвестиційного клімату й розвиток ринкових відносин на транспорті;
- успішний розвиток підприємств в умовах мінливих вимог клієнтури й розвитку конкуренції;
- скоординований розвиток інфраструктури всіх видів транспорту на основі інноваційних транспортно-логістичних технологій;
- стабілізацію й розвиток внутрішнього середовища підприємств, заснованої на зсуві акцентів, раніше орієнтованих на твердий централізований контроль над бізнесами-процесами, до процесного керування, заснованого на залученні в досягнення стратегічних цілей всіх категорій працівників.

Нами виявлено ряд проблем розвитку автотранспортного комплексу регіону:

1. Існуюча нормативно-правова база не стимулює розвиток транспортно-логістичного комплексу на основі впровадження інноваційних технологій, спрямованих на забезпечення сучасних вимог екологічності, безпеки, якості транспортних послуг.
2. Невідповідність режимів оподаткування специфіці функціонування господарюючих суб'єктів вантажного автотранспорту (прикладом є: транспортний податок, нарахування якого ставить у нерівне положення автотранспортні підприємства з підприємствами інших сфер діяльності; єдиний податок на поставлений доход дає спрощення й пільги по оподаткуванню суб'єктам малого бізнесу, але одночасно вводить значні диспропорції між останніми й великими підприємствами); непрозорість фінансових потоків і низький рівень податкової дисципліни.
3. Проведена політика лібералізації автотранспортних послуг з боку держави виражена в зниженні значимості такого механізму законодавчого регулювання, як система ліцензування по більшості видів автотранспортних послуг. Державне регулювання на основі ліцензування повинне визначити правила й порядок допуску на ринок автотранспортних послуг, тим самим створювати механізм контролю за виконанням законодавства в області автомобільного транспорту, забезпечувати виконання автотранспортниками встановлених стандартів при здійсненні технічної експлуатації транспортних засобів і перевізного процесу. Досвід розвинених країн підтверджує той факт, що більшість із них повернулося до твердої регламентації транспортних послуг.

4. Застарілі технології комерційної діяльності. Підвищення ефективності керування регіоном неможливо без впровадження нових інформаційно-комунікаційних технологій. Тому пріоритетним завданням розвитку економіки й забезпечення національної безпеки сьогодні стає формування єдиного інформаційного середовища

і єдиних правил роботи організацій на ринку транспортних послуг, що дозволить забезпечити створення опорної транспортної мережі, на базі якої буде здійснена можливість розгортання мережі взаємопов'язаних логістичних центрів.

5. Низький рівень менеджменту в сфері керування автотранспортними перевезеннями. Традиційний, переважний до останнього часу, «фінансово-орієнтований» менеджмент сьогодні уступає новому «інноваційному» менеджменту, що припускає постійну перебудову системи з метою реалізації обраних стратегій, що сприяють домінуючому росту нефінансових і декількох оцінок бізнесу. Фінансовий же успіх повинен розглядатися як побічний ефект від успішно реалізованої стратегії.

6. Відсутність методології стратегічного розвитку системи транспортного обслуговування регіону на ринку вантажних автотранспортних послуг виявило необхідність розробки комплексу організаційно-економічних методів керування як основу формування транспортної політики на рівні регіону.

Висновок. Сучасний етап економічного й соціального росту української ринкової економіки характеризується реорганізацією всієї структури керування, глобалізацією

й інтеграцією господарських зв'язків економічних суб'єктів і вимагає переосмислення підходів до організаційно-економічних методів керування регіоном, у тому числі його інфраструктурної складової - регіональним транспортним комплексом.

Удосконалювання механізму керування розвитком транспортної інфраструктури є умовою підвищення ефективності реалізації стратегії стійкого соціально-економічного розвитку регіону.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Аникин Б.А. Логистика / Аникин Б.А. - М.: ИНФРА-М, 1998. - 327 с.
2. Музиченко А.С. Державне регулювання інвестиційної діяльності. - К.: Науковий світ, 2001. - 345 с.
3. Шкор О.Н. Использование информационных технологий в транспортной логистике / О.Н. Шкор // Экономика та держава.- 2008. - № 2. - С. 36 - 39.
4. Бобровник В.М. Развитие транспортной логистики с точки зрения оптимизации материальных потоков / Бобровник В.М., Иванова Н.В. // Региональные перспективы. - 2000. - № 2-3. - С. 352-354.

ВДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНИЗМУ КЕРУВАННЯ РОЗВИТКОМ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ РЕГІОНУ

© 2014

Д.В. Дорошкевич, к.е.н., доцент кафедри менеджменту і туризму
Національний транспортний університет, Київ (Україна)

Анотація. У статті досліджується теоретичні питання удосконалення керування системою транспортного обслуговування регіонів України. Виявлено ряд проблем розвитку автотранспортного комплексу регіонів. Визначені задачі які повинна забезпечити сучасна система регіонального керування автотранспортним комплексом.

Ключові слова: логістичні операції, транспортно-дорожній комплекс, транспортно-логістичні центри, транспортна інфраструктура, система транспортного обслуговування регіону, транспортно-інформаційний простір.

IMPROVEMENT OF THE MANAGEMENT MECHANISM OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT OF THE REGION

© 2014

D.V. Doroshkevich, candidate of economic Sciences, associate Professor the Department
of management and tourism
National transport University, Kiev (Ukraine)

Annotation: The article deals with theoretical issues of improvement of the management system of transport service regions of Ukraine. We identified a number of problems of development of the transport complex regions. The tasks that should provide a modern system of regional control of motor complex are identified.

Keywords: logistics, transport and road complex, transport and logistics center, transport infrastructure, transport services in the region, transport information space.

УДК 336.64

КОНЦЕПЦИЯ МОДЕЛИ УПРАВЛЕНИЯ ФИНАНСАМИ ПРЕДПРИЯТИЯ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ СТРАТЕГИЧЕСКИХ И ОПЕРАТИВНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ

© 2014

О.А. Евстигнеева, кандидат экономических наук, доцент кафедры «Финансы и кредит»
Тольяттинского государственного университета, Тольятти (Россия)

Аннотация: Рассмотрен механизм управления финансами с учетом таких функций финансового менеджмента как оценка, анализ, планирование, контроль с учетом взаимодействия и влияния оперативных и стратегических показателей финансово-хозяйственной деятельности.

Ключевые слова: финансовый менеджмент, финансы коммерческой организации, оценка, анализ, контроль, показатель, управление доходами, управление расходами, финансовая устойчивость.

Система управления финансами предприятия на сегодняшний день – это система, которая подчиняет в своей структуре другие системы управления предприятием (управление продажами, производством и т.д.) и объединяет их в единый финансовый контур, направленный на достижение поставленной цели. Взаимодействие связанными системами достигается генерированием соответствующей информации в качестве обеспечения принятия управленческого решения на основе контроля, анализа и планирования определенных показателей. Такая система характеризуется чрезвычайной сложностью и многообразием взаимодействий между составляющими ее элементами (друг с другом) и с элементами внешней

среды. Использование учетно-аналитической информации в процессе управления финансами позволяет выявить отклонение фактического результата ее функционирования от желаемого. При этом она является основой для образования замкнутого финансового контура с обратной связью, что определяет процессы саморегуляции и автокоррекции в системе управления в условиях значительной нестабильности внешней среды.

Для реализации вышесказанного разработана модель системы управления финансами предприятия на основе стратегических и оперативных показателей (рисунок 1).

Выбранные оперативные и стратегические показатели действуют в системе анализа и оценки, планирования